

ΘΕΣΣΑΛΟΙ ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ

ΤΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ
ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΓΟΡΔΙΟΥ

Οικονομολόγου

Εἰς πολυτελεστάτην καὶ καλλιτεχνικὴν ἔκδοσιν ἐκυκλοφόρησε μόλις ἡ μελέτη τοῦ κ. Νικολάου Γ. Γορδίου «Τὸ Συγκοινωνιακὸν Πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης». Ὁ συγγραφεὺς εἶναι ἡδὴ γνωστὸς ἐκ προηγουμένων κοινωνικοοικονομικῶν μελετῶν του καὶ μάλιστα ἐκ τῆς πρωτοτύπου ἐργασίας του ἐπὶ τῆς «Παραγωγικότητος τῶν ὁδῶν» (1961).

Εἰς τὴν νέαν του μελέτην ὁ κ. Γορδιος διεξέρχεται λεπτομερῶς τὰ τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς Πρωτευούσης καὶ ἐν τέλει ὑποδεικνύει προσφόρους καὶ ρεαλιστικὰς λύσεις. Ἐκθέτει ἐν ἀρχῇ τὴν οικονομικὴν λειτουργίαν τῶν συγκοινωνιῶν, σκιαγραφῶν ζωηρὰν μέριμναν πασῶν τῶν ἐμφορουμένων τῆς ἰδέας τοῦ Ἑθνικοῦ ἑλληνικῶν κυβερνήσεων. Μίαν τῶν πρώτων θέσεων εἰς τὰ ζητήματα ταῦτα κατέχει, εἴπερ ποτὲ καὶ σήμερον, τὸ αὐτοδηλῶς μεγίστην σημασίαν πρόβλημα τῶν συγκοινωνιῶν τῆς Πρωτευούσης.

Εἰς τὴν «Εἰσαγωγὴν» ὁ συγγραφεὺς, ἐκθέτων τὴν σκοπιὰν αὐτῆς χωρεῖ εἰς τὴν ἐξέτασιν τοῦ θέματος, ὡς καὶ τὰ κύρια μέρη τῆς μελέτης του, παρατηρεῖ:

Τὰ ζητήματα τῆς περικλεοῦς πρωτευούσης τοῦ Ἑλληνισμοῦ τῆς Ἑλλάδος, ὡς εὐστόχως ἀπεκλήθησαν ἐν τῇ ἀρχαιότητι αἱ Ἀθῆναι, προσεῖλκυσαν πάντοτε, καὶ δικαίως, τὸ διαφέρον καὶ τὴν ζωηρὰν μέριμναν πασῶν τῶν ἐμφορουμένων τῆς ἰδέας τοῦ Ἑθνικοῦ ἑλληνικῶν κυβερνήσεων. Μίαν τῶν πρώτων θέσεων εἰς τὰ ζητήματα ταῦτα κατέχει, εἴπερ ποτὲ καὶ σήμερον, τὸ αὐτοδηλῶς μεγίστην σημασίαν πρόβλημα τῶν συγκοινωνιῶν τῆς Πρωτευούσης.

Ὅντως αἱ Ἀθῆναι ἀντιμετωπίζουν σήμερον ὀξὺν συγκοινωνιακὸν καὶ κυκλοφοριακὸν πρόβλημα, τοὺς ἀντικτύπους τοῦ κλίματος καὶ τοῦ μικροκλίματος, τῆς οικονομίας, τῆς ἀτομικῆς ὑγείας καὶ τῆς ἀτομικῆς καὶ κοινωνικῆς ψυχολογίας. Ἄνευ τῶν καταβληθεισῶν ὑπὸ τοῦ Κράτους προσπαθειῶν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν του τὸ πρόβλημα τοῦτο θὰ εἶχε λάβει, κατὰ τὰ τελευταῖα ἰδίᾳ ἔτη, τὴν μορφήν πλήρους ἀδιεξόδου.

Αἱ συναφεῖς μὲ τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα δυσκολία εἶναι ἀφορμὴ νηδύμενου παραγωγικοῦ, κοινωνικοῦ καὶ ψυχικοῦ κόστους, ἀλλὰ καὶ μίας ἀγχώδους ψυχολογίας μὲ προεκτάσεις κοινωνικὰς καὶ πολιτικὰς. Ἡ ὑπαρξὶς καλοῦ συστήματος συγκοινωνιῶν μὲ ὑψηλὴν τεχνικὴν παραγωγικότητα καὶ μικρὸν κόστος διὰ τὴν μετακίνησιν τὸσον μεγάλου ὄγκου πληθυσμοῦ — σημαντικὴ ἀναλογία τοῦ ὁποίου εἶναι παραγωγικὸς πληθυσμὸς ὑποχρεωμένος νὰ διανῇ καθημερινῶς μεγάλας ἀποστάσεις — ἔχει σχέσιν μόνον μὲ τὴν εὐημερίαν ἀλλὰ, πρωτίστως, μὲ τὴν ἐθνικὴν παραγωγὴν καὶ παραγωγικότητα ὡς καὶ μὲ τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ παραγωγικοῦ μηχανισμοῦ, κατὰ συνέπειαν καὶ μὲ τὴν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἐθνικοῦ προϊόντος. Ὡς ἐκ τούτου ἡ διερεύνησις τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς περιφέρειας Πρωτευούσης παρουσιάζει γενικώτερον ἐνδιαφέρον.

Ἀντικείμενον τῆς παρούσης μελέτης εἶναι ἡ ἀναλυτικὴ ἔρευνα τοῦ ἀνωτέρω προβλήματος καὶ ἡ συμβολὴ εἰς τὴν προσπάθειαν τοῦ φορέως τῆς συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς διὰ τὴν ἀρίστην ὀργανωτικὴν καὶ τεχνοοικονομικὴν ἀντιμετώπισιν του.

Ὡς γνωστὸν, τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης, συνδεόμενον μὲ πλῆθος προβλημάτων, εἶναι σύνθετον. Ἡ ἀνὰ χεῖρας ἐργασία περιορίζεται μόνον εἰς τὸ πρόβλημα τῆς μεταφορᾶς ἀνθρώπων διὰ συγκοινωνιακῶν μέσων δημοσίας χρήσεως.

Τὸ Κράτος κατέβαλε ἀξιόλογον προσπάθειαν ἐπεκτάσεως ὅσον καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ὁδικοῦ δικτύου καὶ τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων τῆς περιφέρειας Πρωτευούσης, χάρις εἰς τὴν ὁποίαν ἐπετεύχθη αἰσθητὴ βελτίωσις τῆς καταστάσεως. Οἱ διαμορφώνοντες ὅμως τὸ πρόβλημα παράγοντες δὲν ἐδαμάσθησαν, εἰσέτι, διὰ τῶν ληφθέντων μέτρων ὁλοσχερῶς. Τὸ πρόβλημα ἐξακολουθεῖ ἀκόμη νὰ ὑπάρχῃ, θὰ ἀπαιτηθῶν δὲ πρὸς λύσιν του ἐτι μεταλῦτεραι καὶ πρὸς πλείονας κατευθύνσεις προσπάθειαι.

Τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης δὲν εἶναι ἀπλῶς τεχνικὸν ἀλλὰ σύνθετον ἀνθρώπινον πρόβλημα. Κατὰ συνέπειαν ἡ περαιτέρω προσπάθεια φωτισμοῦ του, ἀπὸ τῆς συνθετικῆς του ἰδίᾳ πλευρᾶς, εἶναι ἀναγκαία καὶ πολλαπλῶς χρήσιμος τὸσον διὰ τὴν καθαρὰν ἔρευναν ὅσον καὶ διὰ τὴν πολιτικὴν τῆς ἀντιμετωπιστέως του.

Ὁρισμένα πλευρὰ τοῦ προβλήματος ἀπησχόλησαν κατὰ καιροὺς τὴν ἔρευναν, διάφορα δὲ μέτρα, ἀξιόλογα, ὑπεδείχθησαν. Παρὰ ταῦτα,



ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΓΟΡΔΙΟΣ

Ἐγεννήθη ἐν Μορφοβουνίᾳ τῶν Θεσσαλικῶν Ἀγρῶν ἐν ἔτει 1924. Υἱὸς τῆς ἐκπαλαί ἐθνικόφρονος οἰκογενείας Γεωργίου Γορδίου, ἡ ὁποία ὑπεβλήθη εἰς παντοειδεῖς θυσίας ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν ἰδεῶδων περιλαμβανομένης καὶ τῆς θυσίας τοῦ αἵματος μίας ἀδελφῆς, τῆς Μαρίας Γορδίου, ἡ ὁποία ἐσφάγη ὑπὸ τῶν Κομμουνιστῶν κατὰ Μάρτιον 1963. Γόνος τῆς ἀρχοντικῆς οἰκογενείας τῶν Γορδίων τῶν Ἀγρῶν, τῆς ὁποίας παλαιότερον εὐκλεεῖς πρόγονοι (Ἀναστάσιος, Εὐγένιος καὶ Ἀθανάσιος) ἀνεδείχθησαν σοφοὶ διδάσκαλοι τοῦ γένους, θαυμασθέντες διὰ τὴν πολυμαθειαν καὶ τὴν διαλάμπουσαν ἀρετὴν των, ἀποτελέσαντες τὸν πνευματικὸν φάρον εἰς ὁλόκληρον τὴν περιοχὴν τῶν Ἀγρῶν. Ἐχει νὰ παρουσιάσῃ ποικίλην ἐθνικὴν, κοινωνικὴν καὶ ἐπιστημονικὴν δράσιν. Ἐσπούδασε Νομικὴν καὶ Οἰκονομικὰς ἐπιστήμας εἰς τὸ Πανεπιστήμιον Ἀθηνῶν. Κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἐχθρικῆς κατοχῆς ἐνατάχθη εἰς τὴν Ἑθνικὴν Ἀντίστασιν (ΕΔΕΣ), κατὰ δὲ τὰ Δεκεμβριανὰ ἠγωνίσθη μετὰ τῶν Ἑθνικῶν Δυνάμεων εἰς τὴν μάχην τοῦ Μακρυγιάννη. Μετὰ τὰ Δεκεμβριανὰ, καὶ διὰ τὰ ἔτη 1945-1946, μετέχων ἐνεργότατα τῆς ἐθνικῆς ὁργανώσεως ΕΒΕΝ εἰργάσθη ἐντόνως, δι' ὁμίλων, ἀρθρῶν κλπ., ὑπὲρ ἐπανόδου τοῦ Βασιλέως εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ὑπηρεσία εἰς τὸν Ἑθνικὸν Στρατὸν προσηνέχθησαν ὑπ' αὐτοῦ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ Συμμοριτοπολέμου. Διετέλεσε Διευθυντὴς τοῦ Πολιτικοῦ Γραφείου τοῦ Ἀποστόλου Ἀλεξανδρῆ ὡς Ὑπουργοῦ εἰς τὰ Ὑπουργεῖα Ἑθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Δικαιοσύνης, ἀπὸ δὲ τοῦ Μαρτίου 1960 Οἰκονομικὸς Σύμβουλος εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων μέχρι τέλους τοῦ 1962. Τυχάνει ἐπιστημονικὸς συνεργάτης ἐπὶ οἰκονομικῶν θεμάτων εἰς ἐφημερίδας καὶ οἰκονομολογικὰ περιοδικὰ. Δημοσιεύοντα ἔργα: 1. Ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῆς δραχμῆς. 2. Ἀπασχόλησις καὶ Παραγωγικότης εἰς τὰς Ὑπαναπτύκτους χώρας. 3. Προϋποθέσεις οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν. 4. Τὸ ὕψος τῶν ἐπενδύσεων καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις. 5. Ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἀγοράν. 6. Ἡ κινητοποίηση τῆς λιμναζούσης ἀποταμιεύσεως δι' ἔργα ὑποδομῆς τῆς ἀναπτύξεως. 7. Τὸ πρῶτον Πενταετὲς Πρόγραμμα Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως τῆς χώρας. (Κριτικὴ ἀνάλυσις). 8. Ἡ Παραγωγικότης τῶν ὁδῶν. 9. Τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης. 10. Ἡ ἐνίσχυσις τῆς ἐκτελεστικῆς ἐξουσίας καὶ τὸ Κοινοβούλιον (τὸ τελευταῖον ὑπὸ ἐκτύπωσιν).

*

δὲν ὑπάρχει συνθετικὴ μελέτη τοῦ προβλήματος, τὰ συμπεράσματα τῆς ὁποίας νὰ δύνανται νὰ ἀποτελέσουν βάσιν συνεποῦς καὶ ὀλοκληρωμένης πολιτικῆς ὡς καὶ ὀρθοῦ προγραμματισμοῦ.

Πρός εκπλήρωση των ανωτέρω σκοπών, την εξαγωγή δηλαδή ὀρθῶν ἀναλυτικῶν, ἀλλὰ καὶ ἐφαρμοσίμων ἐν ταῦτῳ, κανονιστικῶν συμπερασμάτων, ἀπαιτεῖται ἀπακριβὴς τοποθέτησις τοῦ προβλήματος καὶ ἀνάλυσις τῶν πληθυντικῶν, τεχνικῶν, κοινωνικῶν, οικονομικῶν, ὀργανωτικῶν καὶ θεσμικῶν παραγόντων, οἱ ὅποιοι τὸ συνθέτουν.

Ἡ προκειμένη μελέτη περιλαμβάνει τὰ ἑξῆς κύρια μέρη: α) Τὸ κυρίως πρόβλημα β) Ἀνάλυσιν τῶν παραγόντων οἱ ὅποιοι τὸ συνθέτουν γ) Τὰς ἐλλείψεις οἰκιστικοῦ προγραμματισμοῦ καὶ συγκοινωνιακῶν μέσων, τὰς ὀργανωτικὰς ἀνεπάρκειας τῶν ἐπιχειρηματικῶν καὶ λοιπῶν φορέων, ὡς καὶ τὴν στάθμην τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος δ) Ὁλοκληρῶσιν τοῦ συγκοινωνιακοῦ συστήματος δι' ὑπογείου σιδηροδρόμου δικτύου (Metro), μετὰ τῶν σχετικῶν ἀπόψεων τῶν κ.κ. L. Devillers καὶ H. Aguzou τῶν περιλαμβανόμενων εἰς «Μελέτην ἐπὶ τῶν Δημοσίων Μεταφορῶν τῆς πόλεως τῶν Ἀθηνῶν» ε) Τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς «Ἑρέυνας καὶ Μελέτης Κυκλοφορίας Λεκανοπέδιου Ἀθηνῶν» τῶν κ.κ. Wilbur Smith and Associates ς) Τὰ προκύπτοντα συμπεράσματα, ὡς καὶ σχετικὰς εἰσηγήσεις.

Ἀξίζει ἰδιαιτέρως νὰ σημειωθῇ ὅτι ὁ κ. Γόρδιος, πρὶν ἢ χωρήσει εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῶν αἰτίων τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος, ἐκθέτει ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ τὰ κατὰ τὴν τελευταίαν δωδεκαετίαν λεηφθέντα σχετικὰ μέτρα καὶ παρέχει πλήρη «ἀπογραφὴν τῶν ἐκτελεσθέντων ἐν τῇ περιοχῇ Πρωτευούσης ἔργων κατὰ τὴν δεκαετίαν 1953-1962». Ἡ τοιαύτη «ἀπογραφὴ» εἶναι λιαν πολῦτιμος, ἀλλὰ δὲν εἶναι ἐφικτὴ ἡ καταχώρησις τῆς ἀπὸ τὰς στήλας τοῦ περιορισμένου χώρου τοῦ Λευκόματου.

Διὰ τῶν ἔργων τῆς ὀκταετίας τῶν Κυβερνήσεων τῆς ΕΡΕ ἀπεσοβήθησαν τὰ ἄμεσα ἀδιέξοδα τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς Πρωτευούσης καὶ παρεσχέθησαν τὰ ἀναγκαῖα χρονικὰ περιθώρια πρὸς οὐσιαστικὴν μελέτην αὐτοῦ καὶ ἀντιμετώπισίν του διὰ ριζικῶν μέτρων μακροπρόνου προγραμματισμοῦ.

Τὸ δεύτερον μέρος τοῦ βιβλίου εἶναι ἀφιερωμένον εἰς τὴν ἐνδελεχῆ ἀνάλυσιν τῶν αἰτίων τοῦ προβλήματος. Συγκεκριμένως ἀναλύει τὰς πληθυσμιακὰς πιέσεις εἰς τὸν ὥρον τῆς Πρωτευούσης, διεξερχόμενος τὰ ἱστορικά, τὰ δημογραφικὰ καὶ πολιτικά, ὡς καὶ τὰ κοινωνικοοικονομικὰ αἷτια τῆς δημιουργίας τῶν, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰδικὴν μορφήν τοῦ κυκλοφοριακοῦ φόρτου τῆς περιοχῆς ἐκ τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τῶν ἄλλων ὀχημάτων.

Οἱ συνθέντοντες τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης παράγοντες — γράφει ὁ κ. Γόρδιος — ἀποτελοῦν πλέγμα πολλῶν καὶ ποικίλων αἰτίων, ἥτοι αἰτίων ἱστορικῶν, δημογραφικῶν, οικονομικῶν, ἀνθρωπογεωγραφικῶν, διοικητικῶν, ὀργανωτικῶν, μορφῆς ἀγορᾶς, θεσμῶν καὶ συνθηδίων. Τὰ αἷτια ταῦτα διαπλέκονται καὶ διαμορφώνουν σειρὰν θετικῶν καὶ ἀρνητικῶν παραγόντων οἵτινες, κατὰ μίαν ἄδράν ταξινόμησιν, θὰ ἠδύναντο νὰ ἐκφωνηθοῦν ὡς ἀκολουθῶς: α) Ἡ πληθυσμιακὴ καὶ οἰκιστικὴ ὑπεράπτυξις τῆς Πρωτευούσης καὶ ὁ διοικητικὸς καὶ πνευματικὸς συγκεντρωτισμὸς β) Ἡ ἐλλείψει δυναμικοῦ ρυθμιστικοῦ σχεδίου, οἰκιστικοῦ προγραμματισμοῦ καὶ ὀρθῆς χωρονομικῆς κατανομῆς τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος τῆς Χώρας καὶ χωροταξικῆς διαρθρώσεως τοῦ χώρου τῆς Πρωτευούσης ὡς καὶ ἡ κακὴ διάρθρωσις τῶν οἰκισμῶν γ) Ἡ «ὕστερησις» τῆς ἀναπτύξεως τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ αἱ μεταβολαὶ τοῦ ὄγκου καὶ τῆς πυκνότητος αὐτῶν δ) Αἱ ὀργανωτικαὶ καὶ διοικητικαὶ ἀνεπάρκειαι τῶν συγκοινωνιακῶν φορέων καὶ τοῦ Κράτους ε) Ἡ μορφή τῆς ἀγορᾶς τῶν ἐπιπρεσίων τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων ὡς ἀτελὲς ἀνταγωνιστικὴ ζ) Ἡ χαμηλὴ στάθμη τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος καὶ τῶν θεσμῶν.

Ἀκολουθεῖ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀνάλυσις ἐνὸς ἐκάστου τῶν παραγόντων τοῦτον καὶ τοῦ δεύτερον τοῦτο μέρος τῆς μελέτης κλείει μὲ τὴν παρατήρησιν ὅτι:

Τὰ ὅρια τῆς ἀναμενόμενης αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως εἰς τὴν Πρωτεύουσιν εἶναι πολὺ μεγάλη λόγῳ: α) τῆς αὐξήσεως τοῦ συγκεντρωμένου πλοῦτος καὶ τῆς ὑπάρξεως ὑπερπλοῦσιν εἰς ὠρισμένα στρώματα τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Πρωτευούσης τὰ ὅποια διαφεύγουν τὴν φορολογικὴν σύλληψιν β) τῶν μεγάλων διεθνῶν καὶ ἐσωτερικῶν μιμητικῶν ἐπιδράσεων εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ αὐτοκινήτου ἰδιωτικῆς χρήσεως γ) τῆς αὐξήσεως τῶν τουριστικῶν αὐτοκινήτων καὶ τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος δ) τῆς ὑψηλῆς ροπῆς πρὸς εἰσαγωγὴν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῶν εἰσαγωγῶν, τροφοδοτούμενης ὑπὸ τὸν ὑψηλὸν εἰσοδημάτων καὶ τοῦ διεθνoῦς Demonstration Effect ε) τῆς μεγάλης διασπορᾶς τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τῆς μετακινήσεώς του ἀπὸ τὸ Κέντρον πρὸς τὰ ἄκρα τῆς περιοχῆς.

Ἡ γενικὴ αὕτη ἀνάλυσις χαράσσει τὸ πλαίσιον ἐντὸς τοῦ οἰοῦ ὁ συγγραφεὺς δύναται νὰ ταξινομήσῃ τὰς συγκεκριμένας του διαπιστώσεις ὡς πρὸς τὴν παρούσαν ἀσφυκτικὴν κατὰστασιν τῶν συγκοινωνιῶν τῆς περιοχῆς. Οὕτω εἰς τὸ τρίτον μέρος τῆς μελέτης ἐξετάζονται λεπτομερῶς αἱ ὕστερησις καὶ ἀνεπάρκειαι αἱ ὅποια ἀναφέρονται τόσον εἰς τὴν ἑλλειψιν δυναμικοῦ ρυθμιστικοῦ σχεδίου καὶ οἰκιστικοῦ προγραμματισμοῦ, ὅσον καὶ εἰς τὴν πλημμελὴ ἀνάπτυξιν τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ τὰς ὀργανωτικὰς

ἀνεπάρκειας τῶν ἐπιχειρηματικῶν φορέων καὶ τοῦ κράτους. Ἀξίζει νὰ τονισθῇ ἰδιαιτέρως ὅτι ὁ συγγραφεὺς εἰς τὸ κεφάλαιον τοῦτο, ὡς ἄλλωστε καὶ εἰς τὴν ὅλην τὴν μελέτην του, ἀντιμετωπίζει τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῶν Ἀθηνῶν ὡς «ἀνθρώπινον πρόβλημα», ἥτοι τὸ ἐξετάζει ἀπὸ πολλαπλῆς καὶ συνθέτου σκοπίας, τόσον ὡς πρὸς τὰ αἷτια ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα καὶ τὰς ἐν γένει ἐπιπτώσεις του, διαφεύγων οὕτω τὸν κίνδυνον υἱοθετήσεως τῆς περιορισμένης καὶ μυωπικῆς ὀπτικῆς τεχνικῆς, ὡς συμβαίνει εἰς πολλὰς τοιαύτας ἐργασίας. Δὲν ἀποστέρει, ἐπὶ πλέον, ὁ συγγραφεὺς νὰ συνδυάσῃ διάφορα «λεπτομερειακὰ» ζητήματα πρὸς τὸ ὅλον πρόβλημα καὶ νὰ ὑπογραμμίσῃ τὰς ἐπιπτώσεις τῶν. Οὕτω, ἀναφερόμενος εἰς τοιαῦτα ζητήματα (ὡς λ.χ.): μὴ ἀκριβὴς τήρησις τῶν δρομολογίων, ἀνυπαρξία κενῶν θέσεων κατὰ τὴν ἀναχώρησιν ἐκ τῶν ἀετηριῶν πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναμενόντων εἰς τὰς ἐνδιαμέσους στάσεις ἐπιβατῶν, πλημμελὴς συντήρησις καὶ ἐν γένει ἡ ὑπαρξίς τοιούτων ζητημάτων εἶναι τεραστία ὄχι μόνον ἀπὸ ὀργανωτικῆς ἀπόψεως καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἀποτελεσματικότητος τοῦ συστήματος τῶν συγκοινωνιῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ νόημα τῆς Δημοκρατίας, ἡ ὁποία δὲν εἶναι δογματικὴ ἀρχὴ ἢ θεωρητικὸν σχῆμα ἀλλ' ἐμπειρία καὶ τρόπος ζωῆς (Experience). Ἡ ἀντιδημοκρατικὴ διαφοροποίησις τῶν πολιτῶν ἐμπροσθεν τῶν λεωφορείων εἰς πολίτας ἐμπροσθίας καὶ πολίτας ὀπισθίας θύρας, ἡ ὁποία παρετρίβει μέχρι πρό τινας, ἀτελεῖ κατὰφορον παραβίασιν τῆς βασικῆς δημοκρατικῆς ἀρχῆς τῆς ἴσης μεταχειρίσεως τῶν πολιτῶν καὶ τῆς δημοκρατικῆς εὐπρεπείας. Ἡ ἀντιμετώπισις τῆς ἀντιδημοκρατικῆς ταύτης καταστάσεως ὑπὸ τῶν ἁρμοδίων Ὑπουργείων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπῆρξε θετικὴ συμβολὴ εἰς τὴν ἐνεργὸν Δημοκρατίαν διὰ τῆς καλλιέργειας αὐτοῦ τοῦτο τοῦ «βιώματος τῆς Δημοκρατίας». Τὸ μέτρον ὅμως τοῦτο ὡς καὶ ἄλλα μέτρα ἐξ ἴσου οὐσιαστικά — τὰ ὅποια ὀδηγοῦν εἰς τὴν παγίαν δημοκρατικὴν κοινωνικὴν συμπεριφορὰς, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν δημοκρατικοῦ κλίματος καὶ εἰς τὴν προστασίαν τῆς κοινωνικῆς τάξεως, ἔχουν ἀνάγκην νομικῆς κατοχυρώσεως διὰ τῆς δημιουργίας μιᾶς εἰδικῆς κατηγορίας «ἰδίων» ἀντικοινωνικῶν ἀδικημάτων (Delicta Propria) διωκομένων αὐτεπαγγέλτως καὶ κολαζομένων δι' ἰδιαιτέρως ἀστυρῶν ποινῶν, ὡς στρεφόμενον κατὰ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου. Πράγματι ἡ ἐμπέδωσις, εἰς τὴν καθημερινὴν πρακτικὴν, τῆς δημοκρατικῆς κοινωνικῆς συμπεριφορᾶς τοῦ ἐπιβατικοῦ κοιντοῦ παρίσταται ἐπείγοντος ἀναγκαῖα καὶ δὲν δύναται νὰ ἐπαφῇ εἰς τὴν αὐτόματον καὶ αὐτοδύναμον ἀνάπτυξιν τῆς ὑπὸ μόνην τὴν πίεσιν τῆς σταδιακῆς συνειδητοποιήσεως τῆς ἀναγκαιότητος τῆς παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων. Διότι, εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν, θὰ ἦτο κατ' ἀνάγκην βραδεία, ἀνεπαρκὴς καὶ ἀτελής, ἐν συγκρίσει μάλιστα πρὸς τὸν καλπαστικὸν ρυθμὸν μὲ τὸν ὅποιον ἐπεκτείνεται ἡ χρῆσις τῶν συγκοινωνιακῶν τούτων μέσων, λόγῳ τῆς ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν πληθυσμιακῆς καὶ οἰκιστικῆς αὐξήσεως τῆς Πρωτευούσης καὶ τῆς παραλλήλου ἀναπτύξεως τοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου. Καὶ δὲν πρέπει νὰ ἀγνοηθῇ ὅτι ἡ Πρωτεύουσα εἶναι τὸ ἐπικέντρον τῆς ἐλξεως πληθυσμοῦ ἀπὸ τὴν ὑπαίθρου, ἥτοι πληθυσμοῦ ὁ ὅποιος δὲν εἶναι εἰθισμένος εἰς τὴν καθημερινὴν καὶ συνεχεῖ χρῆσιν τῶν μαζικῶν συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ εἰς τὴν σύστοιχον κοινωνικὴν συμπεριφορὰν. Καλεῖται, ὅθεν, ἡ ὀργανωμένη κοινωνία, ἥτοι ὁ κρατικὸς μηχανισμὸς, νὰ ἐπισπεύδῃ τὴν συνειδητοποίησιν τῶν κοινωνικῶν ἀξιών, ἐφ' ὧν ἐπισταθίζεται ἡ συμπεριφορὰ αὕτη, καὶ νὰ τὴν ἐπιβάλλῃ διὰ θεσπίσεως εἰδικῶν νομικῶν κανόνων καὶ εἰδικῶν διοικητικῶν μέτρων. Τοιοῦτοτρόπος ὁ ρόλος τοῦ Κράτους θὰ εἶναι, εἰς τὸν τομέα τοῦτον, κατ' ἐξοχὴν ἐκπαιδευτικὸς, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀντιμετωπίζῃ ἐπιτυχῶς τὰ ἐκ τῆς ἀκαθέρτου ἐισβολῆς τῶν μαζικῆς χρήσεως συγχρόνων τεχνολογικῶν μέσων ἀνακύπτοντα προβλήματα. Τοῦτ' αὐτὸ ἰσχύει, ἐξ ἴσου καὶ παραλλήλως, καὶ διὰ τὴν ἐπείγοντως ἀναγκαῖαν ἐπαγγελματικὴν καὶ κοινωνικὴν ἐπιμόρφωσιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν συγκοινωνιῶν.

Ἐπὶ πλέον ὁ συγγραφεὺς δὲν ἐπιθυμεῖ νὰ ἐμφανίσῃ εἰς τὸν ἀναγνώστην τὰς ἀπόψεις του μονοπλευρᾶς, ἀγνοῶν τὰς ἀπόψεις ἄλλων ἐρευνητῶν τοῦ προβλήματος. Ἀντιθέτως, ἐκδηλῶς ἡ εἶναι προσπάθεια τοῦ συγγραφέως νὰ παρουσιάσῃ ἀντικειμενικῶς πᾶν ὅτι ἔχει ἐπὶ τοῦ προβλήματος ὑποστηρικτῇ, διὰ τοῦτο καὶ ἐνημερᾶναι, κατὰ συνοπτικὸν ἀλλὰ πλήρη τρόπον, τὸν ἀναγνώστην τόσον ἐπὶ τῆς μελέτης τῶν Devillers καὶ Agezu διὰ τὸν ὑπόγειον σιδηρόδρομον ὅσον καὶ ἐπὶ τῆς εὐρυτέρας ἐρέυνας τοῦ Wilbur Smith καὶ τῆς ὁμάδος του περὶ τῶν σημερινῶν συνθηκῶν κυκλοφορίας, τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς καὶ τῶν προτεινομένων λύσεων.

Τὸ τελευταῖον μέρος τῆς μελέτης περιλαμβάνει τὰ συμπεράσματα καὶ τὰς εἰσηγήσεις διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς Πρωτευούσης.

Θὰ ἀπετέλει παράλειψιν ἀσυγχώρητον ἐὰν δὲν ἀνεγνωρίζετο ἡ ἐξαιρετικὴ ἐπιμέλεια καὶ πρωτοφανὴς διὰ τὴν Ἑλλάδα καλαισθητός παρουσίας τῶν Πινάκων, Διαγραμμάτων καὶ Χαρτῶν, οἱ ὅποιοι συνοδεύουν τὴν μελέτην, ὡς ἄλλωστε καὶ τοῦ ὅλου βιβλίου.

Ἀξίζει λοιπὸν τῶν πλέον θερμῶν συγχαρητηρίων ὁ ἐπιμεληθεὶς τὴν ἐκδόσιν κ. I. Σκαζίκης, ὁ Καθηγητὴς τῆς Ἀναστάτης Σχολῆς Καλῶν Τεχνῶν κ. Κ. Γραμματόπουλος, ὅστις ἐφιλοτέχνησεν τὸ ὀραϊότατον ἐξώφυλλον, καθὼς καὶ τὸ Τυπογραφεῖον Φ. Κωνσταντινίδου καὶ Κ. Μιχαλᾶ ὅπου ἐξετυπώθη τὸ ἐξαιρετικὸν τοῦτο βιβλίον τὸ ὅποιον δικαίως ἐχαρκτηρίσθη ὑπὸ τῆς Κριτικῆς ὡς «ἐκδοτικὸν ἀριστοῦργημα».